



UNA VELA AL MESE

PARA SAILOR: SI VOLA DAVVERO

*Un'ala mutuata
dal parapendio
sostiene la vela.
E la navigazione
in poppa
si semplifica*

di Paola Bertelli

◀ Parsailor è una vela autoportante. Il suo segreto è nell'ala che stabilizza vela e imbarcazione. Questo facilita la gestione in poppa di una vela simmetrica

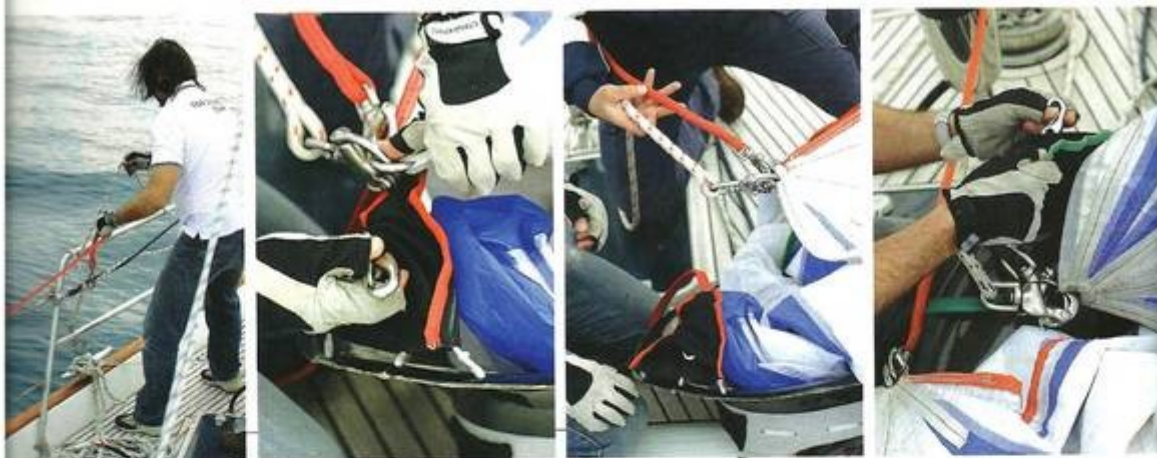
Di vele per le andature portanti non c'è che l'imbarazzo della scelta, tra spinnaker, gennaker, mps, asimmetrici, blister, rummer, parasail, parasailor... Ma troppo spesso sono usate molto poco perché o sono complicate da gestire o richiedono un equipaggio numeroso che in crociera spesso non c'è.

Il parasailor della Isteec (azienda tedesca specializzata in equipaggiamento per navigazioni con vento portante) è una vela simmetrica che ha dalla sua l'estrema stabilità. Questa caratteristica non è da poco e rende il parasailor una vela da andature portanti che può essere gestita in modo facile da tutti, senza la necessità di un equipaggio esperto e numeroso. Il trucco consiste nell'apertura orizzontale nella parte alta della vela, quella di massima pressione, davanti alla quale c'è un'ala tridimensionale. L'ala, che deriva da quelle usate per il parapendio, è realizzata con un doppio strato di tessuto lavorato in una serie di cassoni. La grande apertura orizzontale agisce da valvola di sfogo per l'aria e la convoglia all'ala che genera una spinta verso l'alto assicurando grande stabilità sia alla vela sia all'imbarcazione. La prua, infatti, resta alta sull'acqua - si evitano così le ingavonate che portano a strarozze o strapogge - e le ralinghe sono sempre ben aperte (l'ala diventa come una grande stecca che mantiene aperta la vela). L'estrema stabilità della vela la rende semplice da gestire. Può essere armata con o senza tangone, nel primo caso il vantaggio è che si guadagna in efficienza, nel secondo ci si semplifica la vita nelle manovre e si amplia il range di uso della vela perché si riesce a stringere di più, dal momento che le due bugne riescono a stare entrambe sottovento. Un range molto ampio, unico per vele dedicate alle andature portanti, tra i 60 e i 180 gradi; anche se le sue performance migliori sono tra i 90 e i 120. La randa con il parasailor diventa quasi un optional, anzi, è meglio addirittura non averla a riva (quando c'è di norma la si cazza al centro) visto che disturba il flusso dell'aria verso l'apertura. Parasailor è una vela perfetta in crociera e nelle lunghe navigazioni ed è sempre più diffusa nelle regate lunghe. Arc in primis. La semplicità d'uso, la sua stabilità, l'equilibrio che dà all'imbarcazione (rollio e beccheggio sono molto attenuati) e l'ampio range d'uso rendono possibile tenerla

La grande apertura orizzontale nel punto di maggior pressione della vela convoglia l'aria all'ala, che la trasforma in spinta verso l'alto sollevando la prua →



UNA VELA AL MESE - PARASAILOR: SI VOLA DAVVERO



↑ L'armo in poche mosse

Parasailor è una vela simmetrica che si arma con doppia scotta e doppio braccio come gli spinnaker.

La calza di parasailor è stata studiata apposta per gestire al meglio la vela, le due bugne sono agganciate all'imbuto della calza in modo da eliminare ogni pericolo di caramella. Una volta agganciati braccio e scotta alle due bugne della vela, se si decide di armarla senza tangone si devono far passare i due bracci anche in due bozzelli a prua, in modo che agiscano come punto di mira. Se si decide di usare il tangone la manovra è esattamente uguale a quella fatta con gli spinnaker.

Fissata la penna alla drizza il più è fatto. A questo punto si deve alzare la calza fino in testa d'albero se c'è mare o vento prestando attenzione che non vada dietro le crocette. Una volta in testa, le persone in pozzetto fissano il braccio sopravento e si preparano a regolare la scotta sottovento. Il prodire inizia ad alzare la calza tirando il circuito che è tutto esterno.

Poche mosse e il parasailor è gonfio. Per la regolazione della vela è l'orecchio del bordo di entrata, come per lo spi, che indica quando la scotta è da cazzare o da lasciare. Ma a differenza dello spi il parasailor richiede molte meno regolazioni.

senza problemi anche di notte e in condizioni di mare molto dure. Questo, in regata, compensa le prestazioni inferiori rispetto a quelle, ad esempio di uno spi, che però necessita di più cambi vela in base alle condizioni e inoltre non tutti gli equipaggi sono in grado di gestirlo di notte. Parasailor è poco indicata nelle regate tra le boe dove l'accelerazione è un fattore importante, ma questa non è una sua "dote". Va poi sottolineato che non ha senso usare questa vela su imbarcazioni plananti: quando ci si avvicina troppo alla velocità del vento l'ala perde portanza e non lavora più come dovrebbe. Noi lo abbiamo provato due volte: la prima con aria sui 15 nodi e la seconda con aria leggera e con una fastidiosa onda. In due persone la vela è gestibile (se





usata senza tangone) grazie alla calza per l'alzata e l'ammainata e alla possibilità di usare, senza patemi, il pilota automatico. La strambata non crea problemi perché l'ala mantiene la vela sempre gonfia. Con onda formata e poco vento eravamo convinti di metterla in crisi... invece anche in questo caso resta gonfia, o meglio, collasa sull'onda ma poi riprende subito la sua forma e senza nessun intervento da parte nostra, che siamo restati sempre seduti in pozzetto a osservarla. Per le regolazioni funziona come uno spi: l'orecchio del bordo di entrata è la spia che indica di cazzare o lasciare la scotta. Parasailor è realizzato in un tessuto poliestere di origine aeronautica fatto in esclusiva per la Swift (casa madre di Isteq), azienda leader nella produzione

↓ Una calza che fila liscia come l'olio

Sembra un accessorio banale, invece, la calza Easysnuffer che si usa per aprire e chiudere il parasailor è fondamentale per la buona riuscita delle manovre.

Questa calza ha alla sue estremità inferiore è stata studiata con un imbuto ovale di dimensioni maggiori rispetto alle altre calze (tanto da poter risultare ingombrante), ma leggero perché in carbonio. La sua forma agevola lo scorrimento della vela. Easysnuffer ha un sistema brevettato "multi level" che riduce il pericolo che il tessuto della calza blocchi o renda difficile l'apertura o la chiusura della vela.

In pratica, quando si apre la vela, tirando la cima di comando si "ariccio" solo

la parte alta della calza, quella inferiore resta liscia e a vela è libera di uscire. Stesso principio e stesso vantaggio quando si chiude la vela: la parte inferiore si libera subito e il tessuto ariccioato rimane in alto evitando che la vela si incovviti con il tessuto della calza. Unica accortezza quando si richiude la vela è far sgonfiare bene l'ala in modo che possa entrare nella calza. Apertura e chiusura sono regolate da una sola cima esterna a circuito chiuso, nella calza, poi, ci sono due sagole di controllo all'interno di un canale di scorrimento cucito. Il canale è stato pensato per evitare che le sagole passano incrociarsi e straziano il parasailor.

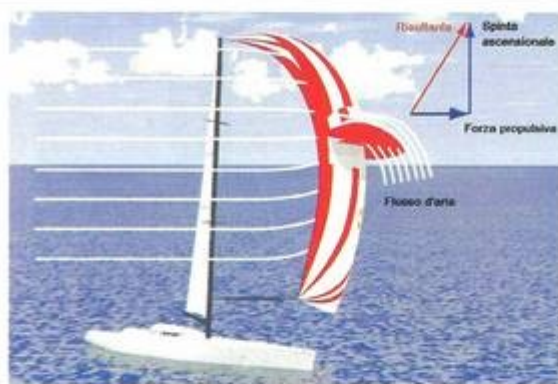


UNA VELA AL MESE - PARASAILOR: SI VOLA DAVVERO

L'ala tiene alta la prua

L'apertura orizzontale sulla vela nel punto di massima pressione genera una corrente che aspira l'aria e la convoglia all'ala, generando una portanza in alto e in avanti. La risultante di queste due forze è un traino a 45 gradi (la linea rossa). Ciò genera il doppio effetto propulsivo (1) e soprattutto di sostentamento (2) di tutto il complesso. Grazie alla spinta verso l'alto la prua si

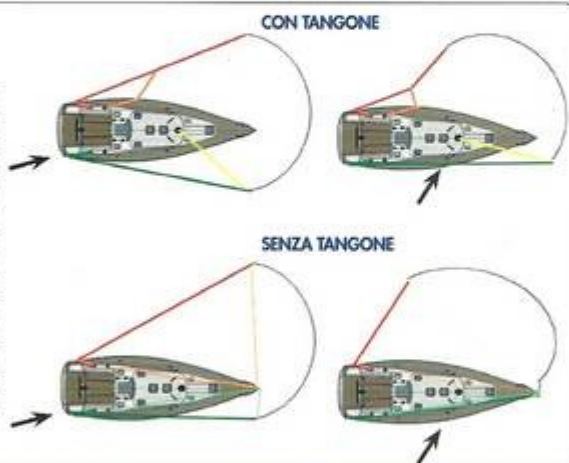
alleggerisce e si riducono le possibilità di ingavonamento che generano la stropaggia o la stropaggia. Inoltre l'ala diventa un'importante fonte di stabilizzazione della barca perché agisce come se ci fosse una stecca orizzontale sullo spi. Infine, l'apertura sulla vela ha anche una funzione di valvola di sfogo, in particolare sotto raffica, consentendo di gestire la vela più facilmente.



Con o senza tangone

La scelta o meno di ammare parasailor con o senza tangone è legata alle performance, maggiori nel primo caso, e alla necessità di una gestione semplice (in particolare se l'equipaggio è ridotto o inesperto). La vela è sempre usata con doppia scotta e doppio braccio. Con l'uso del tangone, grazie al caricabasso che è in tensione, si accentua il sollevamento della prua e si bilancia meglio lo scafo. Nella navigazione senza

tangone, quella che ci ha stupito è vedere che si riesce a stringere maggiormente al vento (a scapito di una certa efficienza). La ragione è che la vela, grazie alla sua stabilità, riesce a volare e restare gonfia anche quando le due bugne sono entrambe sottovento (in questo caso si comporta quasi come uno spi asimmetrico). Non ha bisogno del tangone per gestire il punto di mira, è sufficiente che i due bracci siano rimandati a due bozzelli a prua.



Opzione parasail

Fratello del parasailor è il parasail. Il concetto di base è lo stesso però nel parasail l'apertura orizzontale è più piccola e l'ala non è realizzata a cassoni ma è a pelle unica. Ciò determina una vivacità maggiore quando il vento è leggero, tra i 5 e i 10 nodi di apparente, ma anche una spinta meno potente rispetto a parasailor. Cambia anche il limite di utilizzo, per parasail si assesta intorno ai 20 nodi, per parasailor raggiunge i 30. Infine l'operazione di chiusura nella calza è più veloce con parasail perché la pressione all'interno dell'ala è inferiore. Non ultimo il prezzo: un parasail per Sun Odyssey 42 DS, anche se più grande rispetto al parasailor per la



stessa barca (è di 137 mq + 15,20 di ala) è meno complicato da realizzare avendo l'ala a pelle unica: costa 4.231,09 euro più iva e calza (680,67 euro).

Senza randa e senza il tangone è il modo più semplice per gestire il parasailor. In Italia lo vende F&B Yachting di Lavagna

di paracaduti e parapendii. Il materiale è molto resistente ed elastico, caratteristiche importanti in particolare per l'ala.

Il prezzo non è "leggero", in media si deve considerare un 10% in più di uno spi di marca (a titolo di esempio per un Sun Odyssey 42 DS un parasailor di 125 mq più 18,5 mq di ala costa 5258,91 euro e la calza brevettata 680,67, il prezzo è senza iva e comprende la borsa speciale Istec e la consegna a bordo con uscita in mare di training), ma a suo vantaggio ha che una vela così la si usa sempre senza problemi, sfruttandola fino in fondo. Di barche usate, ma con gli spi e gennaker nuovi, in giro se ne vedono molte, anzi troppe. **VELA**

